11M

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA RIVE SUD DE MONTRÉAL

MEMOIRE DU CONSEIL DES MAIRES
ET DE LA COMMISSION DE TRANSPORT
DE LA RIVE SUD DE MONTREAL

Relatif à la proposition gouvernementale
concernant l'organisation et le financement
du transport en commun
dans la région de Montréal

Octobre 1982

Montréal, le 1er octobre 1982

Aux membres de la Commission
élue permanente des transports

Nous vous transmettons le mémoire présenté conjointement par le Conseil des Maires et la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal.

Il reflète l'opinion des élus du Conseil ainsi que celle des commissaires et des permanents de la Commission relativement au nouveau cadre institutionnel et financier proposé par le gouvernement du Québec.

Il évalue la proposition gouvernementale et son impact sur l'efficacité administrative et opérationnelle de la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal de même que sur la responsabilité décisionnelle et financière des municipalités de la Rive Sud.

Nous souhaitons que les recommandations formulées dans ce mémoire soient retenues par le gouvernement lorsqu'il adoptera sa politique définitive sur le transport, créera la loi constitutive de l'Organisme régional de transport et modifiera la loi sur la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal.

Nous demeurons à la disposition des membres de la Commission élue permanente des transports pour expliquer le contenu de ce document.

Le Président du Conseil
des Maires de la Rive Sud

JEAN-GUY PARENT

Le Président-directeur
général de la Commission
de transport de la Rive Sud
de Montréal

GEORGES MOLINI

AVANT-PROPOS

Le but de ce mémoire est de refléter l'opinion des élus du Conseil des Maires ainsi que celle des commissaires et des permanents de la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal sur la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal.

Nous avons choisi d'aborder ce travail en définissant d'abord le cadre de fonctionnement actuel de la Commission, en exprimant ensuite l'opinion du Conseil et de la Commission sur les principaux points de la proposition et en formulant finalement des recommandations visant à améliorer l'efficacité de la Commission dans le cadre de la réforme proposée.

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

I LE FONCTIONNEMENT ACTUEL DE LA COMMISSION DE TRANSPORT DE LA RIVE SUD DE MONTRÉAL 1

1.1 Le Conseil 1
1.2 La Commission 1
1.3 La mission 1
1.4 Le territoire juridique 2
1.5 Le réseau interurbain 2
1.6 Les opérations 2
1.7 Les objectifs 3
1.8 Les bases de son efficacité 3
1.9 La poursuite de la mission de la Commission .. 4

II L'OPINION DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION SUR LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE 5

2.1 La création d'un organisme régional de transport 5
2.2 Le maintien des commissions de transport locales 6
2.3 Le partage des responsabilités 7
2.4 La structure tarifaire intégrée 8
2.5 Le partage financier 8

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

III ÉLÉMENTS ESSENTIELS VISANT L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DE LA COMMISSION 11

3.1 Le territoire à desservir 11
3.2 Le niveau de service 13
3.3 La stabilité financière 14

IV LA STRUCTURE DE L'ORGANISME RÉGIONAL DE TRANSPORT 16

CONCLUSION 18

SOMMAIRE 19

I

LE FONCTIONNEMENT ACTUEL DE LA COMMISSION DE TRANSPORT DE LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL

1.1 Le Conseil

Le Conseil des Maires de la Rive Sud (le "Conseil") se compose de douze (12) représentants des sept (7) municipalités du territoire juridique de la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal (la "Commission").

Le Conseil approuve les décisions de la Commission, adopte le budget et détermine le niveau de service à offrir à la population.

1.2 La Commission

La Commission se compose de cinq commissaires soit: le président-directeur général; un commissaire nommé par le gouvernement; et trois commissaires désignés par le Conseil, dont deux sont choisis parmi les élus (Annexe 1).

1.3 La mission

La Commission a pour mandat d'exploiter une entreprise de transport en commun dans son territoire juridique.

Sous réserve de l'approbation du ministre des transports et par le biais d'une filiale, la Commission peut étendre son réseau à l'extérieur de ce territoire.

1.4 Le territoire juridique

Le territoire juridique de la Commission comprend les sept municipalités suivantes: Boucherville, Brossard, Greenfield Park, Lemoyne, Longueuil, St-Hubert et St-Lambert. Dans ce territoire, la Commission assure le transport urbain et la liaison entre ces municipalités et l'île de Montréal principalement par la ligne de métro Longueuil et les circuits d'autobus empruntant la voie réservée du pont Champlain et le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine.

1.5 Le réseau interurbain

Depuis l'intégration de la compagnie de transport régional Métropolitain Sud (1967) Inc., la Commission exploite un réseau de transport interurbain dans plus de cinquante municipalités réparties le long de cinq corridors distincts.

1.6 Les opérations

Chaque jour, près de soixante-treize mille (73 000) personnes utilisent les services offerts par la Commission. La plupart des déplacements s'effectuent le matin et le soir, aux heures de pointe, entre le centre-ville de Montréal et les municipalités du territoire.

La Commission emploie environ six cent quatre-vingt (680) personnes, dont vingt-cinq (25) cadres.

Elle opère trois cent sept (307) autobus: deux cent cinquante-quatre (254) servent au transport dans les municipalités de son territoire juridique et cinquan-

te-trois (53) au transport interurbain dans le territoire de Métropolitain Sud. Elle assure l'entretien de ses véhicules dans des garages situés à St-Hubert et à Longueuil.

1.7 Les objectifs

Tout en poursuivant sa mission, la Commission vise les objectifs suivants:

. offrir un service de première qualité, tenant compte des besoins de sa clientèle;

. obtenir la meilleure productivité et le meilleur rendement des ressources disponibles;

. minimiser les coûts et les déficits d'exploitation sans négliger la qualité et la sécurité des services.

1.8 Les bases de son efficacité

Cette efficacité nécessite l'établissement et le maintien d'un environnement stable et cohérent.

La stabilité implique la continuité au niveau des services à offrir, du territoire à desservir et des ressources humaines, matérielles et financières mises à sa disposition. Cette stabilité lui permet de planifier ses opérations à moyen et à long terme.

La cohérence se caractérise par l'unité et l'interdépendance qui doit exister entre les différents éléments de l'organisation pour assurer l'efficacité opérationnelle de tout le système de transport.

1.9 La poursuite de la mission de la Commission

Dans le cadre de la proposition gouvernementale, la mission de la Commission ne changera pas; elle devra être un transporteur efficace dans son territoire juridique et dans les territoires extérieurs qu'elle pourrait être appelée à desservir. La Commission se soucie donc de toute modification qui pourrait affecter les bases de son efficacité.

II

L'OPINION DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION SUR LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE

A la suite de l'analyse de la proposition gouvernementale, le Conseil et la Commission désirent exprimer leurs vues sur les points suivants:

- la création d'un organisme régional de transport;
- le maintien des commissions de transport locales;
- le partage des responsabilités entre l'Organisme régional de transport et les Commissions;
- l'intégration tarifaire;
- le nouveau partage financier.

2.1 La création d'un organisme régional de transport

Le Conseil et la Commission sont d'accord sur le principe de créer un organisme régional de transport. Plusieurs raisons motivent cet appui. Mentionnons principalement:

. l'interdépendance entre les secteurs de l'agglomération;

. le besoin de coordination entre le transport local et le transport régional;

. le besoin d'une planification intégrée à l'échelle de la région;

. et la volonté de promouvoir et de rationaliser le transport en commun.

Dans la mesure où l'Organisme régional de transport réalisera ces grands objectifs tout en respectant les points de vue et les décisions particulières des commissions de transport locales, le Conseil et la Commission appuient la création d'un tel organisme.

2.2 Le maintien des commissions de transport locales

Le Conseil et la Commission entérinent la proposition gouvernementale visant le maintien des commissions de transport existantes et l'adoption de modes de fonctionnement semblables à ceux en vigueur actuellement.

La principale opération de la Commission consiste à offrir des services de transport au niveau local. En raison de leur taille et de leur diversité, les territoires peuvent être mieux desservis par des structures et des systèmes décentralisés adaptés aux attentes particulières de chaque secteur. Une organisation centrale serait moins apte à percevoir et à définir les besoins locaux et à proposer des solutions s'ajustant aux diverses réalités.

Il nous apparaît donc essentiel que le transport local soit décidé et exploité par des entités administratives capables de s'identifier aux populations.

Par ailleurs, l'organisation du transport en commun proposée au palier local prévoit donner le contrôle effectif aux élus locaux en leur confiant notamment la responsabilité d'adopter le budget et de définir le niveau de service. Cette organisation est en application dans le territoire juridique de la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal depuis 1974.

Conséquemment, le Conseil et la Commission recommandent que l'organisation future de la Commission respecte les grands principes de la loi actuelle et exigent qu'aucune modification à cette loi ne soit effectuée sans consultation préalable.

2.3 Le partage des responsabilités

Tout en reconnaissant le besoin qu'un organisme réalise et coordonne les systèmes à caractère régional ainsi que la nécessité de maintenir des commissions pour l'exploitation des services locaux, le Conseil et la Commission demandent au gouvernement d'apporter des précisions sur le partage réel des pouvoirs entre les deux paliers et sur la façon dont ces pouvoirs pourront s'exercer.

Le Conseil et la Commission réalisent qu'une répartition mal définie pourrait amener l'Organisme régional de transport à obtenir de plus en plus de pouvoir, au détriment des commissions locales.

La Conseil et la Commission recommandent que la loi constitutive de l'Organisme régional de transport ne puisse permettre d'imposer sur le territoire de la Commission un niveau de service, des systèmes de transport et des dépenses d'immobilisations qui ne seraient pas approuvés par les instances locales.

Le Conseil et la Commission demandent aussi qu'aucune loi ne puisse freiner la volonté locale de se doter de services et de systèmes de transport de son choix.

La nouvelle législation devra répondre aux exigences énumérées précédemment pour que le Conseil et la Com-

mission puissent maintenir leur accord de principe à la proposition gouvernementale.

2.4 La structure tarifaire intégrée

Le Conseil et la Commission appuient l'intégration tarifaire qui permettra:

. de privilégier le développement du transport en commun;
. d'assurer l'équité des contributions des usagers;
. et de favoriser la rationalisation des moyens de transport.

Rappelons qu'à la suite de l'application de la structure tarifaire proposée, cinquante et un (51) pourcent des usagers actuels de la Rive Sud auront à subir une hausse de tarifs s'échelonnant entre douze (12) et trente (30) pourcent. Le Conseil et la Commission prévoient une diminution à court terme de l'achalandage.

Le Conseil et la Commission demandent au gouvernement d'étudier des mesures compensatoires temporaires pour atténuer les effets éventuels de cette augmentation.

2.5 Le partage financier

a) La participation des municipalités

Le gouvernement propose un nouveau partage du coût du transport en commun dans la région de Montréal.

Ce partage tient compte des bénéfices reçus par les usagers et les non-usagers de même que de la capacité financière des différents paliers de gouvernement.

Selon cette proposition, la participation financière des municipalités du territoire de la Commission se situerait à environ 23% du coût total d'exploitation, incluant leurs quote-parts dans le déficit et le coût des immobilisations des systèmes régionaux (Annexe 2).

La contribution municipale suggérée, en chiffres absolus et en pourcentage, apparaît adéquate, réaliste et elle correspond au niveau recherché par les municipalités.

b) La participation du gouvernement

La participation directe du gouvernement au financement du transport en commun de la Rive Sud diminuera de façon importante. En 1982, cette contribution représentera quarante (40) pourcent des frais d'exploitation. Dans le cadre de la proposition, elle serait inférieure à trente (30) pourcent.

Par ailleurs, le plafonnement de la subvention gouvernementale à cinquante (50) pourcent du déficit opérationnel de chaque commission pourrait avoir des effets difficiles à quantifier présentement. On sait par contre qu'une telle mesure appliquée à l'exercice en cours augmenterait d'un montant approximatif d'un million de dollars la quote-part des municipalités du territoire juridique de la Commission (Annexe 3).

c) La contribution régionale

La nouvelle source de financement provenant des non-usagers représentera plus de 16% du coût total d'exploitation de la Commission.

Le Conseil et la Commission recommandent que la méthode de calcul et de distribution des revenus appartenant à chaque commission tienne compte de critères et d'échéanciers connus, acceptés et contrôlés par les organismes locaux.

d) Le financement des systèmes régionaux

Les municipalités devront supporter trente (30) pourcent du coût des immobilisations des systèmes régionaux sur leur territoire.

A cet effet, le Conseil et la Commission soulignent le danger, pour les municipalités, de se voir imposer par l'Organisme régional de transport des décisions impliquant des investissements importants dépassant leur capacité de payer.

Le Conseil et la Commission recommandent que toute modification ou addition aux systèmes régionaux, financée en partie par les municipalités, reçoive leur approbation.

III

ÉLÉMENTS ESSENTIELS VISANT L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DE LA COMMISSION

Le Conseil et la Commission formulent des recommandations en vue de favoriser l'efficacité de la Commission.

3.1 Le territoire à desservir

a) Le Vieux Longueuil

La prise en charge du service de transport en commun dans le Vieux Longueuil est essentielle pour assurer l'unité et la continuité du territoire de la Commission.

Bien que la proposition gouvernementale n'en fasse pas mention, les informations fournies par le COTREM confirment cette intention à laquelle la Commission souscrit.

L'intégration de ce territoire permettra une meilleure utilisation des ressources et la réalisation d'économies appréciables au niveau des frais d'exploitation.

b) Les municipalités hors-territoire et participantes

Les municipalités du territoire C devront offrir des services de transport en commun. Elles seront admissibles aux subventions gouvernementales mais ne feront pas partie du territoire juridique des commissions de transport.

Pour desservir ces municipalités, le gouvernement propose que les conseils locaux accordent des contrats de service à des transporteurs publics ou privés.

Ces municipalités pourraient choisir de se relier directement avec le centre-ville de Montréal, utilisant les ponts plutôt que la ligne de métro Longueuil. Une telle situation entrainerait la congestion de certaines routes et serait contraire aux objectifs visés par la réforme proposée.

Le Conseil et la Commission recommandent donc que les municipalités du territoire C de la Rive Sud soient desservies par la Commission, selon le niveau de service décidé par les conseils locaux.

Cette recommandation permettra d'assurer la continuité du territoire, de rationaliser les routes, d'accroître l'efficacité et la rentabilité du service ainsi que de réduire le nombre d'intervenants dans le transport en commun.

Elle diminuera la possibilité de déportements de passagers du territoire C sur celui de la Commission. Ces déportements occasionneraient une utilisation non-rationnelle d'un plus grand nombre de véhicules.

c) <u>Les municipalités hors-territoire et non participantes</u>

Selon la proposition gouvernementale, les municipalités situées dans le territoire D pourront décider localement du niveau de service et du transporteur.

Le Conseil et la Commission recommandent que ces municipalités soient regroupées par corridors et que les contrats soient octroyés à des transporteurs, privés ou publics, pour desservir, en tout ou en partie contiguë, chaque corridor.

Il serait également approprié que ces contrats soient négociés pour une période de plusieurs années, au moins cinq ans, afin de permettre aux soumissionnaires d'absorber leurs dépenses d'immobilisations.

3.2 Le niveau de service

L'Organisme régional de transport aura la responsabilité de déterminer le niveau de service des systèmes régionaux, ce qui affectera nécessairement les opérations du transporteur local.

Les décisions de l'Organisme régional de transport devront tenir compte des besoins et des ressources des différentes commissions de transport.

Le Conseil et la Commission considèrent essentielle leur participation à la détermination du niveau de service qui influencera la qualité et le coût du transport dans leur territoire juridique.

Le Conseil et la Commission s'opposent à toute décision relative à son territoire qui pourrait être prise sans leur approbation et recommandent que celle-ci soit prévue dans la nouvelle législation.

3.3 La stabilité financière

a) Déficit résiduel

L'Organisme régional de transport déterminera les tarifs et redistribuera les revenus ainsi que les subventions. Il aura donc une influence sur le déficit résiduel des commissions locales et sur la contribution des municipalités au financement du transport en commun.

Le Conseil et la Commission recommandent que des dispositions légales soient prévues afin d'assurer leur participation à toute décision qui pourrait affecter la responsabilité financière locale.

b) La répartition des revenus

La répartition des revenus entre les commissions de transport, basés uniquement sur l'achalandage, risquent de ne pas refléter les coûts réels encourus par les organismes locaux.

Le Conseil et la Commission recommandent qu'un ensemble de critères soit défini et intégre diverses variables telles que le kilométrage parcouru, le temps de service, la population desservie et le potentiel fiscal des municipalités. Le partage des revenus et des subventions devraient tenir compte des coûts d'exploitation et de l'efficacité particulière de chaque commission de transport.

Ils recommandent également la mise en place d'un mécanisme permanent de révision des modes de partage

et estiment indispensable de participer aux décisions sur les formules et les critères qui seront finalement retenus.

IV

LA STRUCTURE DE L'ORGANISME RÉGIONAL DE TRANSPORT

Le Conseil et la Commission entrevoient que le conseil d'administration et le comité exécutif de l'Organisme régional de transport connaîtront des problèmes au niveau de son fonctionnement.

Ces inquiétudes se fondent sur diverses raisons, entre autres, l'existence d'un double palier de décision, le trop grand nombre d'intervenants, la diversité des intérêts et des préoccupations, la compétence limitée des participants en matière de transport et l'absence de permanents des commissions de transport.

De plus, certaines décisions pourraient être prises par des personnes non concernées par les problèmes étudiés et qui n'auraient pas à en supporter les coûts.

Le Conseil et la Commission recommandent que l'Organisme régional de transport soit dirigé par un seul conseil formé des treize (13) membres suivants:

. 3 représentants du territoire de la CUM;
. 2 représentants du territoire de la Rive Sud immédiate;
. 2 représentants du territoire de Laval;
. 3 (les) directeurs généraux des commissions de transport;
. 1 (le) directeur général de l'organisme;
. 2 représentants du gouvernement.

Ils recommandent que la participation des représentants du territoire C se fasse au niveau de comités consultatifs au

sein des commissions locales, tel qu'il a été suggéré par le Conseil des Maires de la Rive Sud en juin 1982.

CONCLUSION

La proposition gouvernementale résoudra des problèmes qui ont empêché, dans le passé, le développement du transport en commun dans la région de Montréal.

L'Organisme régional proposé dans le cadre de cette réforme devra prendre, à l'échelle de la région, des décisions fondamentales en matière de planification, de coordination et de tarification.

Cependant, le succès de ce projet sera étroitement lié à la responsabilité qui incombera aux élus locaux d'assumer les conséquences financières des décisions locales et régionales ainsi que d'assurer l'efficacité administrative et opérationnelle des services de transport sur leur territoire.

Dans une recherche de solutions pratiques et efficaces répondant aux besoins réels des usagers de la Rive Sud, le Conseil et la Commission demandent au gouvernement que la législation future prévoie les dispositions suivantes:

- **le pouvoir du palier local de décider du niveau de service à offrir sur son territoire;**

- **la participation des commissions locales aux décisions de l'Organisme régional de transport;**

- **la garantie que les pouvoirs de l'Organisme régional ne puissent pas supplanter les décisions locales;**

- **la participation des commissions locales à l'élaboration et au contrôle des mécanismes de partage et d'allocation des revenus et des subventions.**

SOMMAIRE

Le Conseil des Maires et la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal sont d'accord avec la création d'un organisme régional de transport (2.1), le maintien des commissions de transport existantes (2.2), l'intégration tarifaire (2.4), le nouveau partage financier (2.5) et l'intégration du territoire du Vieux Longueuil (3.1 a).

Cependant, le Conseil et la Commission s'interrogent sur:

. le partage réel entre les pouvoirs de l'Organisme régional de transport et ceux des commissions de transport locales (2.3);

. les conséquences de la hausse de tarifs sur le territoire de la Commission (2.4);

. les difficultés de fonctionnement du conseil d'administration et du comité exécutif de l'Organisme régional de transport (4.1).

Le Conseil et la Commission demandent donc au gouvernement:

. qu'aucune modification à la loi de la Commission ne soit effectuée sans consultation préalable (2.2);

. que l'organisation future de la Commission respecte les grands principes de la loi actuelle (2.2);

. que des précisions soient apportées quant au partage réel des pouvoirs entre les deux paliers et quant à la façon dont les pouvoirs pourront s'exercer (2.3);

. que la loi de l'Organisme régional de transport ne puisse permettre d'imposer sur le territoire de la Commission un niveau de service, des systèmes ou des dépenses d'immobilisations qui ne seraient pas approuvés par les instances locales (2.3);

. qu'aucune loi de l'Organisme régional ne puisse freiner la volonté locale de se doter de services et des systèmes de transport de son choix (2.3);

. que des mesures compensatoires temporaires soient étudiées pour atténuer les effets possibles de la hausse de tarifs sur le territoire de la Commission (2.4);

. que la méthode de calcul et de distribution des revenus appartenant à chaque commission tienne compte de critères et d'échéanciers connus, acceptés et contrôlés par les organismes locaux (2.5 c);

- que toute modification ou addition, aux systèmes régionaux financés en partie par les municipalités, reçoive l'approbation locale (2.5 d);

- que les municipalités du territoire C de la Rive Sud soient desservies par la Commission, selon les niveaux de service décidés par les conseils locaux (3.1 b);

- que les municipalités du territoire D soient regroupées par corridors et que les contrats soient octroyés à des transporteurs, privés ou publics, pour desservir, en tout ou en partie contiguë, chaque corridor (3.1 c);

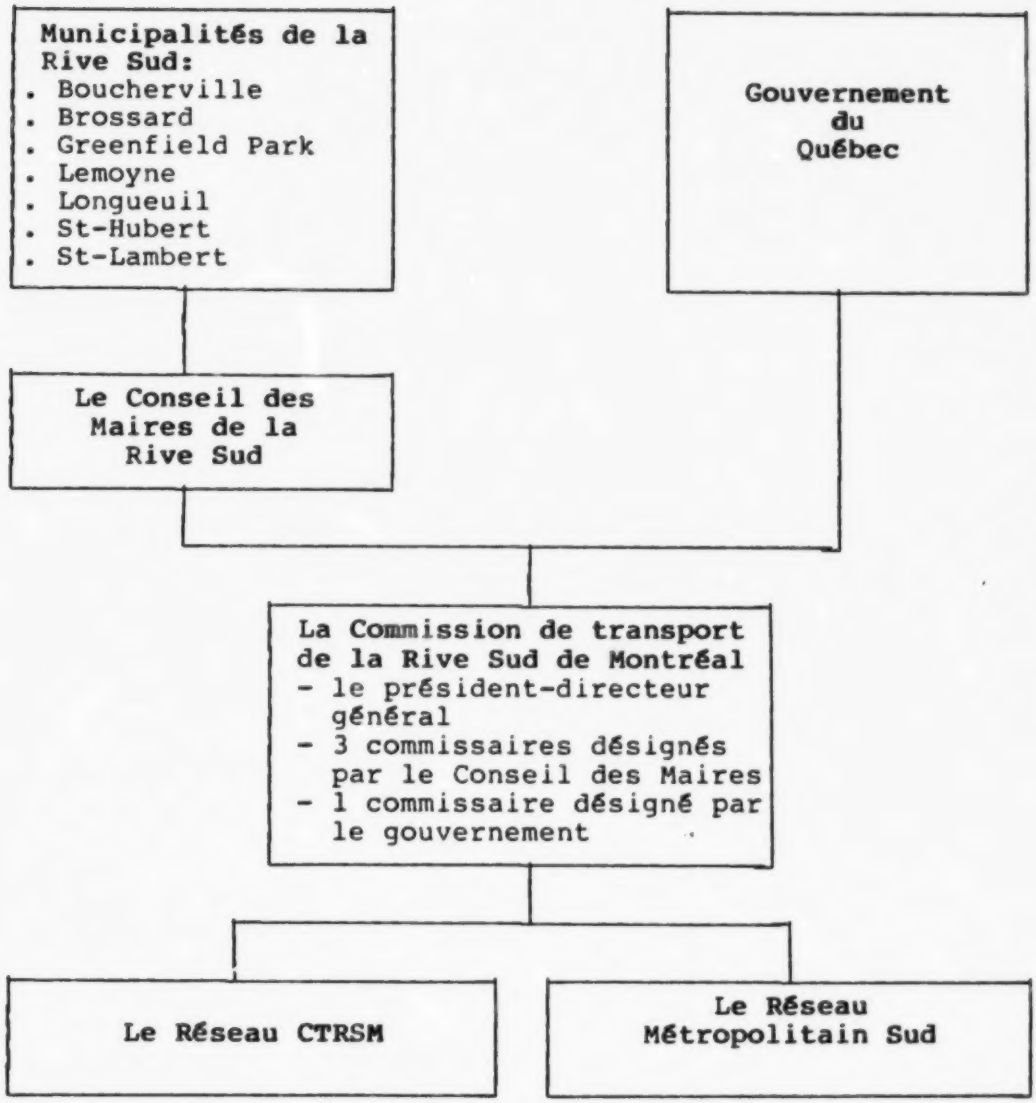
- que le partage des revenus et des subventions tienne compte des coûts d'exploitation et de l'efficacité particulière de chaque commission en plus des critères tels que l'achalandage, le kilométrage, le temps de service, la population desservie et le potentiel fiscal (3.3 b);

- la mise en place d'un mécanisme permanent de révision des modes de partage financier (3.3 b);

- la constitution, au niveau de l'Organisation régionale de transport, d'un seul conseil formé de treize personnes incluant les directeurs généraux des commissions de transport (4.1).

Annexe 1.

CADRE INSTITUTIONNEL ACTUEL SUR LA RIVE SUD DE MONTRÉAL



PARTICIPATION DES INTERVENANTS DE LA RIVE SUD AUX COÛTS DU TRANSPORT EN COMMUN HYPOTHÈSE GOUVERNEMENTALE ANNÉE DE RÉFÉRENCE: 1982 (EN $'000)

	Exploitation CTRSM	Exploitation métro (partiel)	Service de la dette du métro (partiel)	Train St-Hilaire	Total	%
Contribution des usagers	11,327	770 (1)		901	12,998	31.7%
Contribution régionale	5,734	318 (1)	273 (1)	144	6,469	15.8%
Subventions du gouvernement:						
aux immobilisations	2,267		1,642 (1)		3,909	
aux déficits résiduels	7,612			479	8,091	
					12,000	29.3%
Quote-part des municipalités:						
aux déficits résiduels	7,612	744		335	8691	
au service dette-métro			821		821	
					9,512	23.2%
TOTAL	34,552	1,832	2,736	1,859	40,979	100.0%

(1) Correspond à l'application de la formule de partage proposée

Source: Information de base, présenté par le COTREM, tableaux 4, 6, 8 et 9

Annexe 2.

Annexe 3.

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA RIVE SUD DE MONTRÉAL
PRÉVISION DES REVENUS ET DÉPENSES
AU 31 DÉCEMBRE 1982
(EN $'000)

	Budget Situation actuelle	Hypothèse du plafonnement à 50%
Dépenses d'exploitation	28,990	28,990
Revenus autonomes	12,176	12,176
Déficit résiduel	16,814	16,814
Subventions de la province:		
Service de la dette	2,800	2,800
Déficits résiduels	8,092	7,007
Quote-parts des municipalités	5,922	7,007